

Edition	Date	Objet de l'édition / révision
1	27/06/2005	Création

Edition :	Nom	Date	Visa
Auteur :	L. Foglia	Juin 2005	
	A. Chèvre	Juin 2005	
Vérificateur	L. Foglia	Juin 2005	
Valideur	L. Foglia	Juin 2005	

SYNTHESE
ETUDE DE POTENTIEL SUR LES
DEPLACEMENTS ENTRE CAEN ET
FLERS EN VUE D'UN TRANSPORT
DE VOYAGEURS



1. PROBLEMATIQUE

La ligne Caen – Flers, construite au 19^{ème} siècle, ne supporte plus de trafic voyageurs depuis 1971 ni de trafic fret depuis 1991.

Le Conseil Administratif de Réseau Ferré de France a décidé, le 26 avril 2001, de procéder à la fermeture de la ligne de Caen à Cerisy Belle Etoile, et de proposer au Ministre des Transports le retranchement du réseau ferré national de la section de Caen à Saint Rémy sur Orne. La décision de fermeture a fait l'objet d'un recours de la part des associations de défense de la ligne.

Le potentiel de trafic de la ligne n'ayant jamais été examiné auparavant, la Région Basse Normandie, Autorité Organisatrice du transport de voyageurs d'intérêt régional, a souhaité engager une étude de potentiel sur les déplacements entre Caen et Flers, avec expertise de la problématique marchandises.

La zone d'étude découpée à l'échelle de la commune englobe l'agglomération de Caen et celle de Flers ainsi que la communauté de communes de la Suisse Normande et la communauté de communes de Condé sur Noireau. S'y ajoutent les communes adjacentes dans un rayon de 10 km autour de Condé sur Noireau et Flers.

2. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ENTRE CAEN ET FLERS

⇒ **Une ligne au tracé sinueux, comportant de nombreux passages à niveaux**

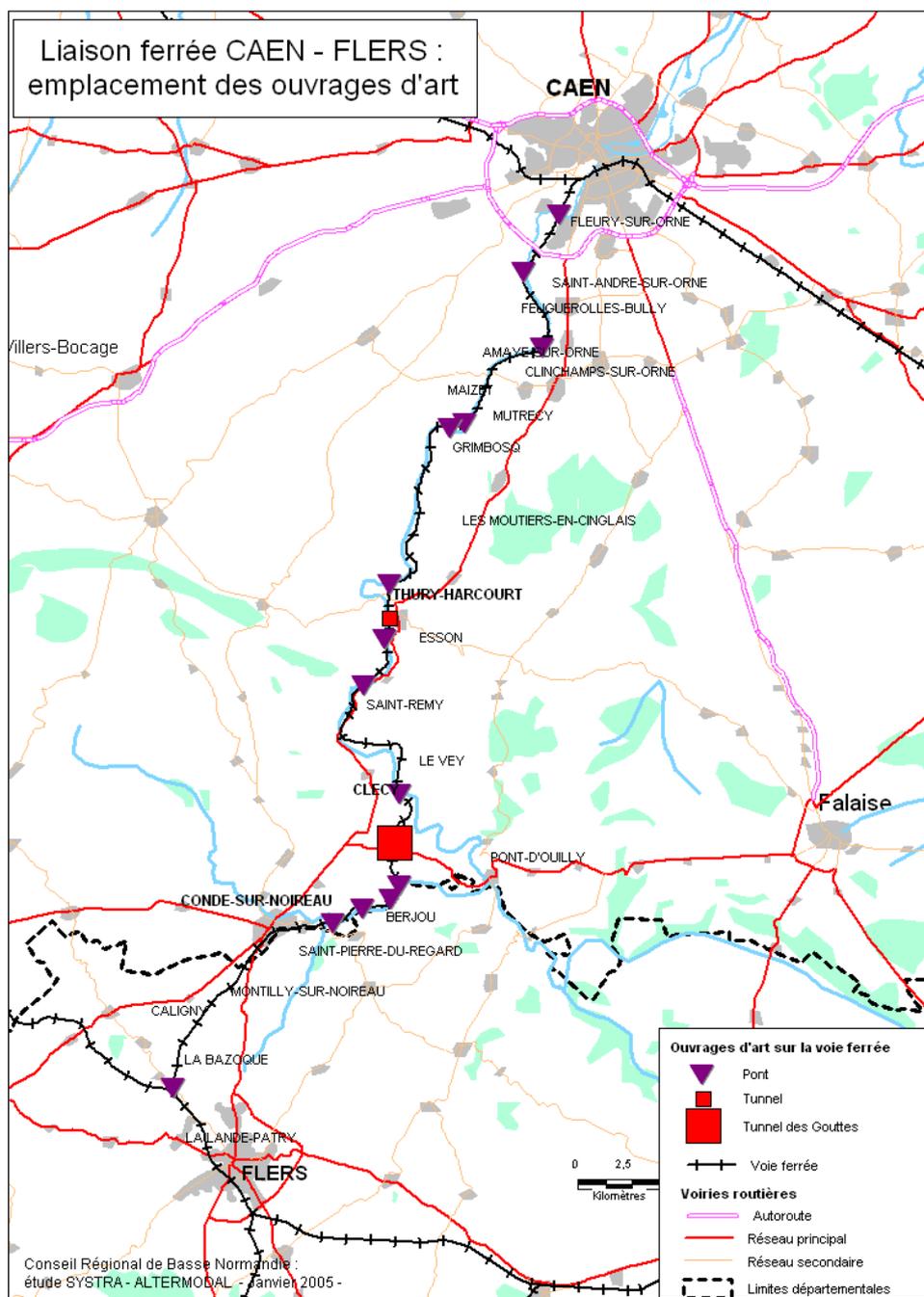
La ligne Caen – Flers est actuellement fermée à tout trafic depuis 1991 et est complètement isolée du réseau RFF du fait des déposes des bifurcations de Courseulles sur l'axe Paris – Cherbourg et de Cerisy sur l'axe Paris – Granville.

De plus, dans le cadre des travaux pour limiter les conséquences des crues de l'Orne, le remblai ferroviaire a été détruit sur approximativement 500m sur le territoire de la commune de Louvigny.

Son tracé est très sinueux, et jalonné par de très nombreux ouvrages d'art qui ont été reconstruits en voie unique après 1944. Un des ouvrages essentiels de cette ligne est le tunnel des Gouttes long de 1,8km qui est en très mauvais état.

Du fait des rayons de 300m, la vitesse de circulation de n'importe quel type de matériel ne pourra excéder 70km/h.

Emplacement des ouvrages d'art sur le site de la ligne Caen Flers



La ligne comprend au total 41 passages à niveau, dont la plupart devraient vraisemblablement être automatisés dans l'éventualité d'une réouverture au trafic voyageurs.

Il n'y actuellement aucune signalisation et la plupart des bâtiments voyageurs à l'exception de la gare de Thury-Harcourt, et les haltes de Saint Denis du Méré et le Vey sont devenus la propriété de particuliers.

⇒ **Une localisation à l'écart de la plupart des noyaux villageois**

L'urbanisation dans son ensemble n'est pas développée à proximité de la ligne ferroviaire. La ligne dessert les habitants et les emplois à proximité uniquement dans les villes de Thury Harcourt, Condé sur Noireau et Flers.

A l'intérieur du périmètre formé par la rocade de Caen, la ligne est au cœur d'une zone inondable, classée inconstructible dans le PPRI (Plan de Prévention pour les Risques d'Inondation). Dans le périmètre du schéma directeur, au sud de la rocade, elle est située dans une zone classée espace naturel sensible et donc inconstructible.

Au terme des entretiens avec les acteurs locaux, aucun projet de développement majeur autour de la ligne n'a pu être recensé. Si l'urbanisation se développe entre Caen et Thury Harcourt, cette dynamique n'aura pas lieu à proximité de la ligne.

Si les autres communes de la Suisse Normande n'ont pas encore de document d'urbanisme (SCOT, PLU...), la topographie du territoire et la nature de la loi SRU qui empêche l'urbanisation en discontinuité de celle préexistante font craindre une absence d'urbanisation autour de la ligne à court et long terme.

3. LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE

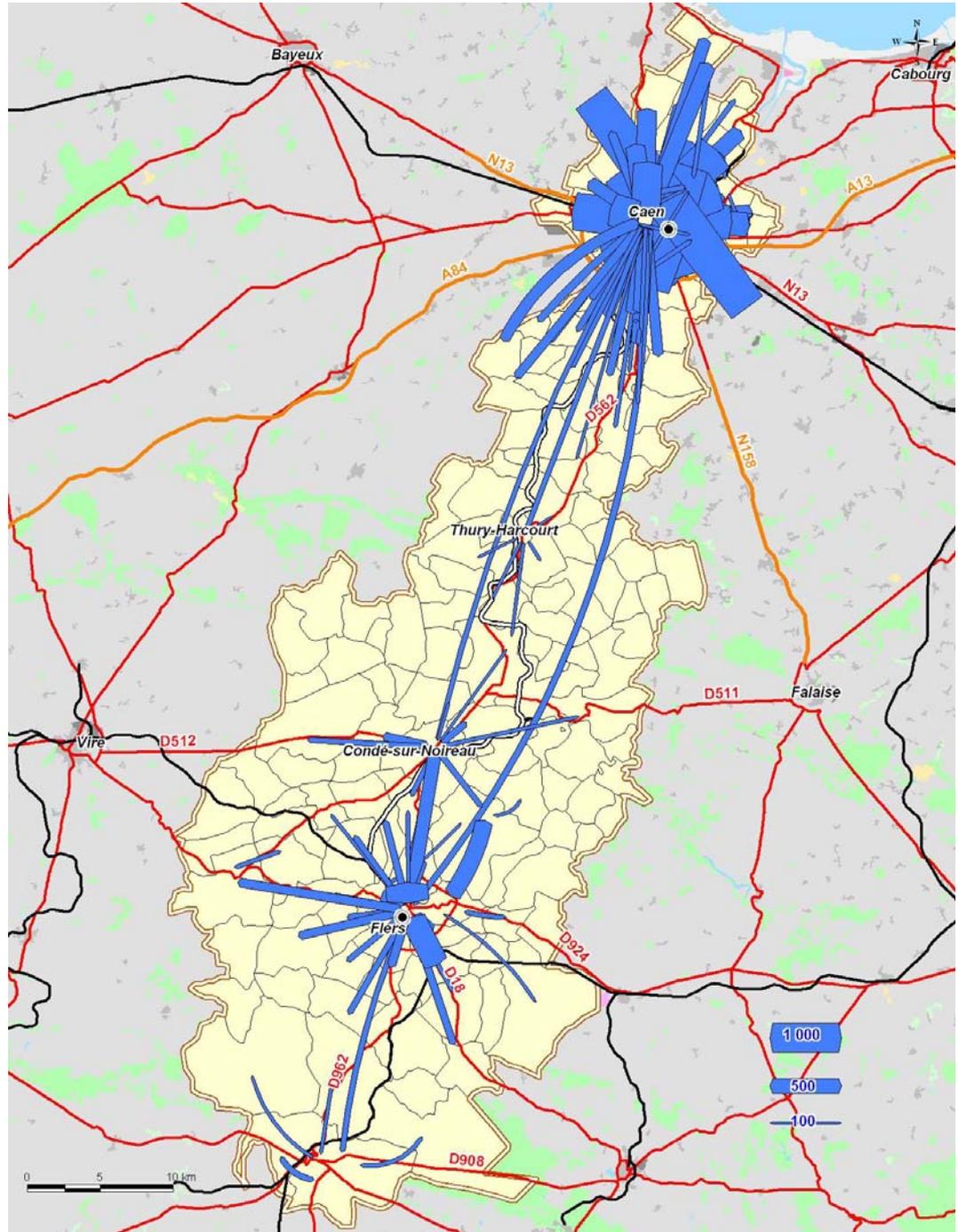
⇒ **Une demande de déplacements concentrée autour des pôles principaux, des échanges relativement faibles entre les pôles**

L'analyse des flux de migrations alternantes journaliers pour les motifs domicile travail et domicile étude confondus permet de distinguer deux grands bassins de déplacements :

- un bassin de déplacements au nord de la zone d'étude centré sur Caen, provenant du reste de l'agglomération mais aussi dans une moindre mesure de la zone au sud de la rocade jusqu'à Thury Harcourt ;
- un bassin de déplacements au sud de la zone d'étude autour des pôles urbains de Flers et Condé sur Noireau.

Entre ces deux bassins de déplacements, on observe des flux longues distances assez faibles pour les liaisons Caen-Flers et Caen-Condé sur Noireau.

Migrations alternantes Domicile – Travail et Domicile – Etude sur la zone d'étude



⇒ **Un potentiel de demande de transport de voyageurs contraint par l'écartement de l'urbanisation et par la relative faiblesse des échanges domicile-travail de longue distance.**

Les potentialités de développement se concentrent autour du centre urbain de Caen-Flers dans une moindre mesure a un projet de développement qui devrait confirmer l'agglomération comme un pôle industriel.

Sur la base d'une étude de prévisions de trafic à l'horizon 2015, un potentiel de déplacement TER tous motifs a été déterminé : 340 à 750 voyageurs/ jour dans les deux sens confondus entre Caen et Flers.

Il est utile de préciser que ces résultats ne représentent pas de trafic prévu dans le train, mais uniquement un potentiel atteignable par le train à condition de remplir des conditions de fréquence et de temps de parcours.

⇒ **Un contexte touristique intéressant, à valoriser**

Dans l'environnement de la ligne, plusieurs sites présentent un intérêt touristique remarquable : la forêt de Grimbosq, mais aussi les bases de loisirs des bords de l'Orne, les guinguettes et plus généralement l'ensemble de la Suisse Normande.

Au cœur de la Suisse Normande, la ligne est un axe qui permet de découvrir de manière ludique et sympathique les richesses de cette région. Il existe aujourd'hui une activité vélorail et une expérience de train touristique a été réalisée avec un succès de fréquentation dans les années 90.

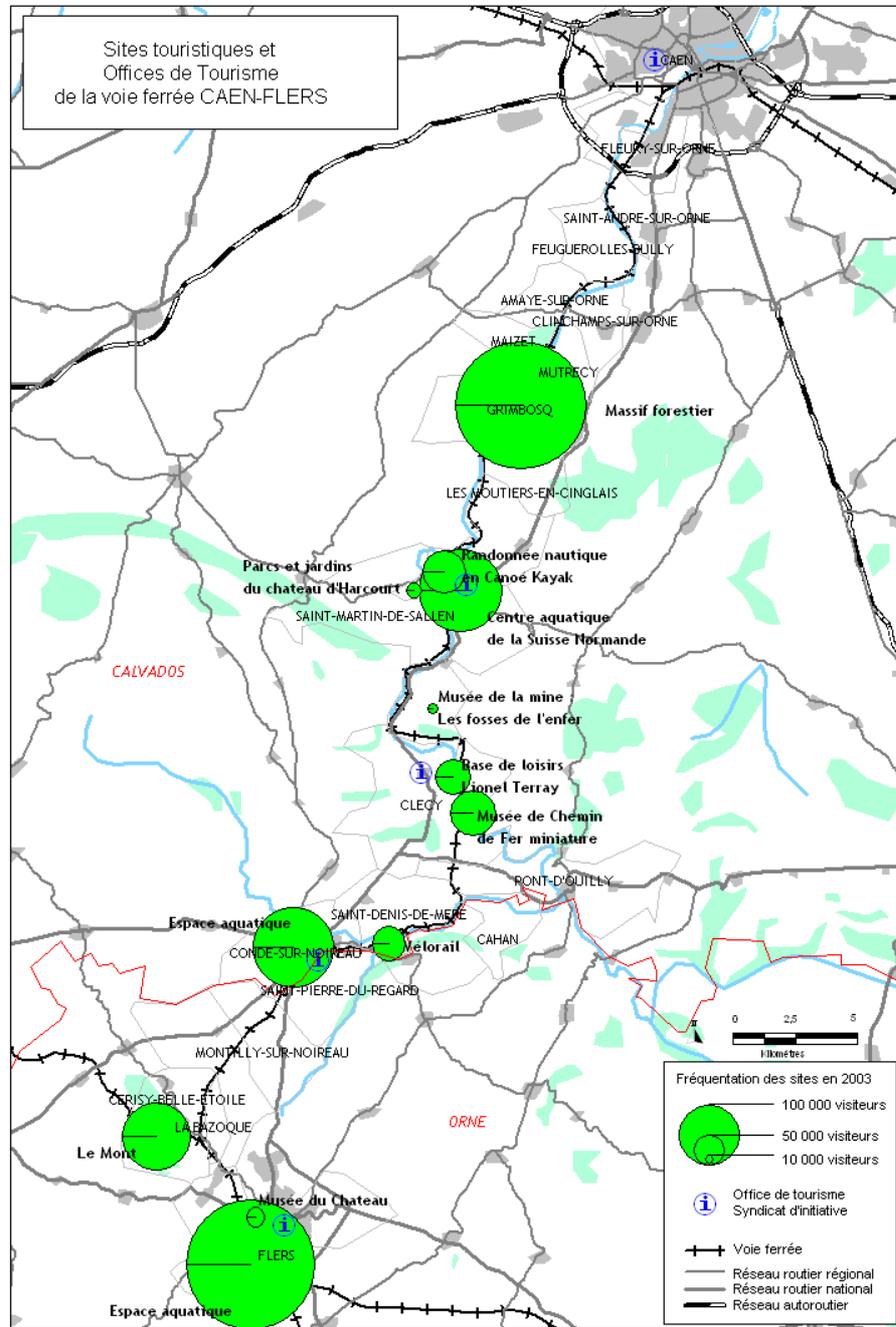
Dans le cadre du schéma régional véloroutes et voies vertes, le fuseau de l'ancienne voie ferrée Caen-Flers est apparu comme une opportunité très intéressante à valoriser, compte tenu des caractéristiques patrimoniales, de l'attractivité touristique et de l'offre d'activités et de services.

⇒ **Une absence de perspectives concrètes d'utilisation de la ligne Caen – Flers pour du transport de fret ferroviaire.**

L'enquête menée auprès des entreprises localisées à proximité de la ligne laisse apparaître une absence de perspectives d'utilisation de la voie ferrée pour le transport de fret, pour des raisons différentes : absence de possibilité d'embranchement, organisation actuelle autour du transport routier, destinations d'expédition non desservies par le fer, type ou volume de marchandises non pertinentes pour un transport ferré,...

Le transport des déchets au départ du quai de transfert de Caligny pourrait éventuellement en volume annuel et sous réserve d'une approche économique et logistique, être reportable sur la voie ferrée, mais la destination actuelle (Mayenne) ne concerne pas l'axe Caen – Flers.

Pôles d'intérêt touristique et fréquentation en nombre de visiteurs



4. SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE

Les scénarios proposent des solutions de mise en valeur des potentiels touristique et de transports voyageurs.

4.1 Scénario 1 : Desserte TER semi directe entre Caen et Flers

La totalité de la liaison Caen Flers serait rouverte au trafic TER.

Un nombre limité d'arrêts permet de minimiser les temps de parcours de bout en bout et de desservir les centres principaux : Caen, Flers, Condé sur Noireau, Thury Harcourt. Pourraient s'y ajouter les arrêts de Feuguerolles-Saint André sur Orne (dans l'objectif de capter les habitants périurbains proches de Caen) et de Clécy-Le Veil, arrêt « technique » choisi en raison des contraintes d'exploitation.

Les missions en semaine desserviraient toutes les haltes régulières de manière systématique ; des missions spéciales seraient prévues le week end : Le pont de Coudray, Forêt de Grimbosq, Saint Rémy sur Orne.

L'utilisation de la plate forme TER est exclusive : il n'est pas envisageable d'utiliser celle-ci pour d'autres formes de valorisation (touristique notamment) pour des raisons de sécurité.

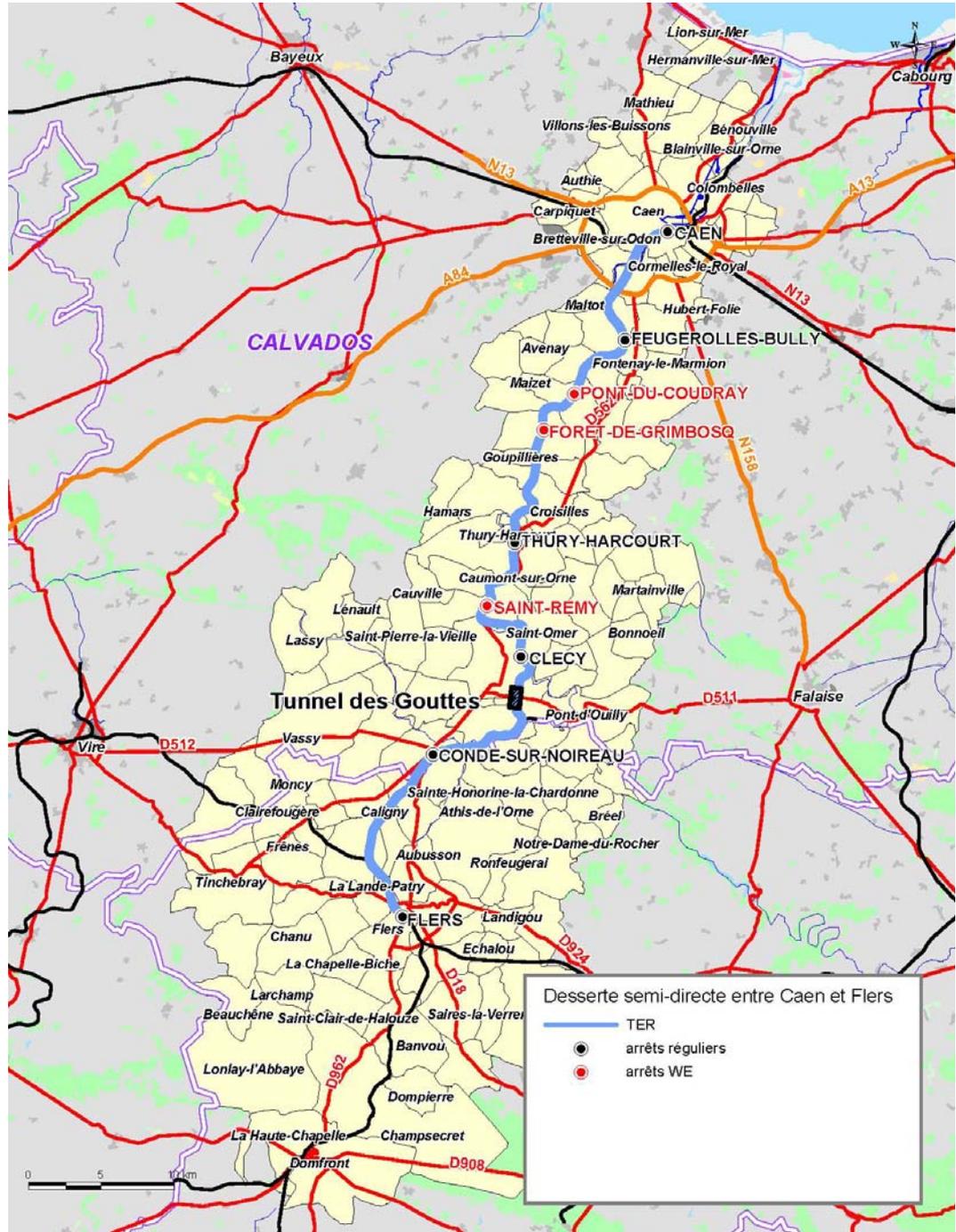
Dans ce scénario, la ligne 34 des bus verts devrait être supprimée pour ne pas doubler le service TER ; les kilomètres économisés pourraient être redistribués pour des missions de rabattement vers les gares avec des horaires coordonnés avec ceux du train.

Si la fréquence proposée est satisfaisante, les temps de parcours sont désavantageux pour le TER: 65 minutes, contre 45 en voiture entre Caen et Flers (en tenant compte des améliorations de temps de parcours apportées par les investissements prévus sur la RD 562 – 962).

Il est donc probable que la nouvelle offre ne permette pas d'apporter de manière significative de nouveaux voyageurs pendulaires domicile-travail / domicile-études sur les transports en commun. Il est vraisemblable que la fréquentation régulière du TER correspondrait à la fréquentation actuelle des cars de l'ordre de 75 000 voyageurs commerciaux par an en moyenne.

Le coût total des investissements en infrastructure et en matériel roulant est estimé à **49 M€HT** hors AMO et AME en se limitant aux réalisations strictement nécessaire et hors acquisitions foncières et hors création d'une deuxième bifurcation sur la ligne Caen-Cherbourg à Courcelles. Le coût d'exploitation TER est estimé à **8,1 M€an** avec une fréquence de 60 minutes.

Scénario 1 : Desserte semi directe entre Caen et Flers



4.2 Scénario 2 : Desserte TER Caen - Thury-Harcourt ; exploitation touristique et voie verte au sud

Les éléments de ce scénario sont :

- Réouverture de la liaison TER Caen - Thury Harcourt ;
- Exploitation de la voie pour des activités touristiques au sud de Thury Harcourt ;
- Réalisation d'une voie verte au sud de Thury Harcourt.

L'objectif de ce scénario est de développer la desserte périurbaine de Caen tout en valorisant l'attrait touristique de la Suisse Normande par des activités spécifiques : train touristique, voie verte, vélorail.

La ligne 34 devrait être profondément remaniée pour ne pas faire un doublon dans la liaison Caen Thury Harcourt.

Les temps de parcours TER Thury Harcourt – Caen sont estimés à 35 minutes pour le TER, contre 25 en voiture

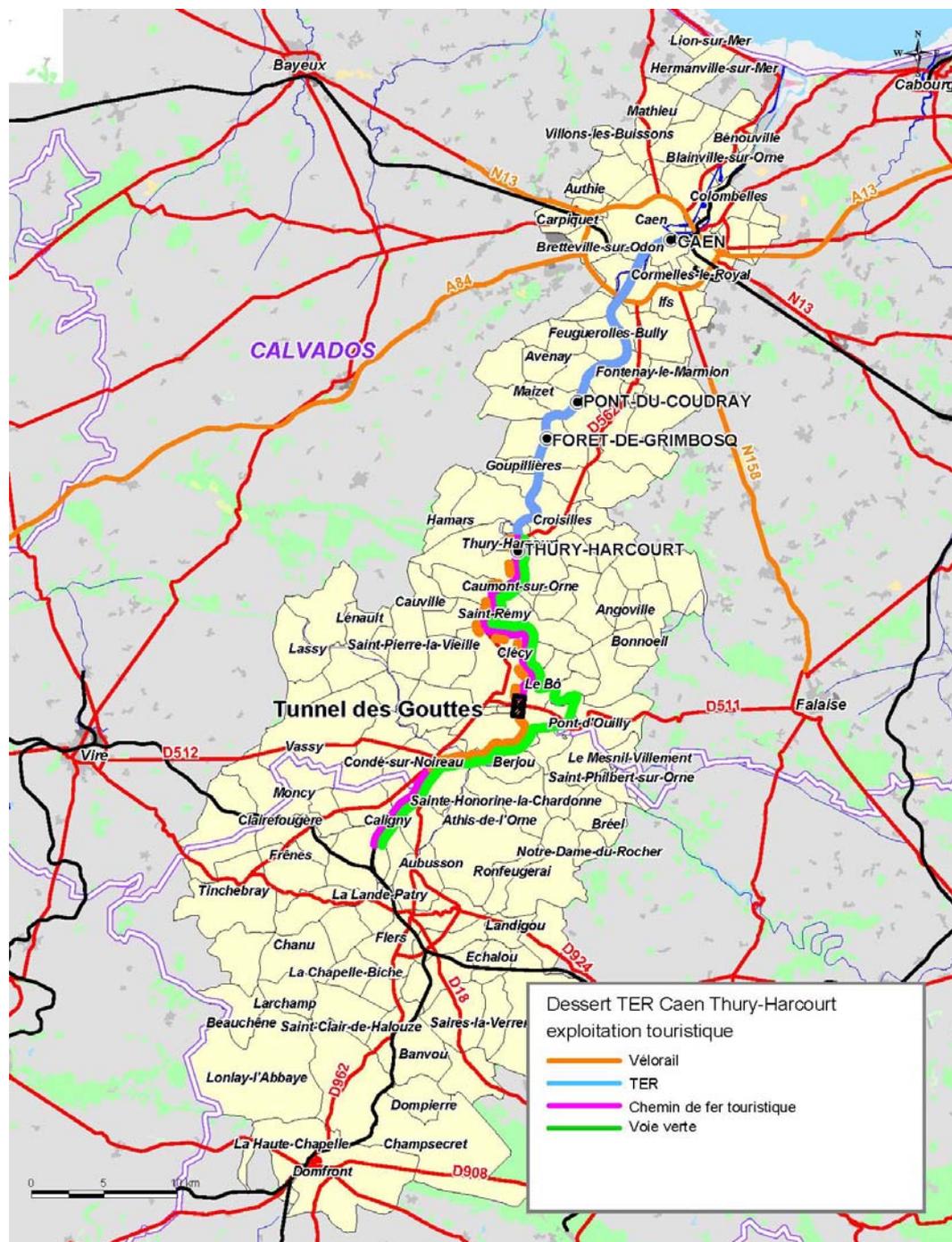
En complément, l'exploitation d'un train touristique pourrait être entreprise sur les sections Pont Erambourg-Cerisy Belle Etoile et Thury Harcourt et le viaduc de Clécy, tout en conservant l'activité actuelle de vélorail. Pour des raisons d'économie, elle éviterait dans la mesure du possible les points durs de la ligne : Tunnel des Gouttes, Bifurcation de Courseulles et Cerisy Belle Etoile.

Dans ce scénario, il est possible d'aménager un parcours voie verte sur l'emprise ferrée entre Thury-Harcourt et Caligny. Cette voie verte cohabiterait avec l'exploitation touristique de la ligne et emprunterait des itinéraires de déviation par Pont d'Ouilly pour éviter le tunnel des Gouttes.

Le trafic TER attendu serait de l'ordre de 30 000 voyageurs par an.

Le coût total des investissements en infrastructure (voie ferrée et voie verte) et en matériel roulant est estimé à **20 M€ HT** hors AMO et AME et hors acquisitions foncières. Le coût d'exploitation TER est estimé à **3,5 M€/an** avec une fréquence de 60 minutes.

Scénario 2 : Desserte TER Caen Thury Harcourt et exploitation touristique



Scénario 3 : Exploitation touristique uniquement de la voie ferrée : Train touristique +vélorail, voie verte

Dans ce scénario il n'y aurait pas d'exploitation TER : la desserte voyageurs serait assurée par les cars avec un renforcement de la desserte.

Les possibilités de valorisation touristique se développent autour des produits train touristique, voie verte, vélorail, avec différentes possibilités d'exploitation :

- Train touristique entre Caen et le viaduc de Clécy avec éventuellement vélorail en parallèle
- Au sud du tunnel des Gouttes Vélorail jusqu'à Pont Erambourg
- Train touristique entre Pont Erambourg et Cerisy Belle Etoile

Ce scénario permet également de prévoir une voie verte continue sur l'ensemble du linéaire entre Caen et Flers. Cette voie verte reprendrait les mêmes principes que pour le scénario 2 auquel on rajoute la section Caen Thury Harcourt.

Dans ce scénario, la ligne 34 pourrait être remaniée pour apporter une amélioration de l'offre TC sur le corridor Caen Flers, en profitant de la fluidification des conditions de circulation sur la RD 562-962.

Le coût d'investissement est assez limité pour ce scénario en raison de la faible ampleur des interventions nécessaires. Il est estimé à **9 M€** hors acquisition d'emprise et aménagements annexes (haltes, parking ...etc), acquisition de matériels, débroussaillage, défrichage de l'emprise.

4.3 Scénario 4 : Scénario voie verte et vélorail

La voie ferrée serait déposée sur une bonne partie du parcours, et une voie verte cyclo-piétonne serait créée à son endroit.

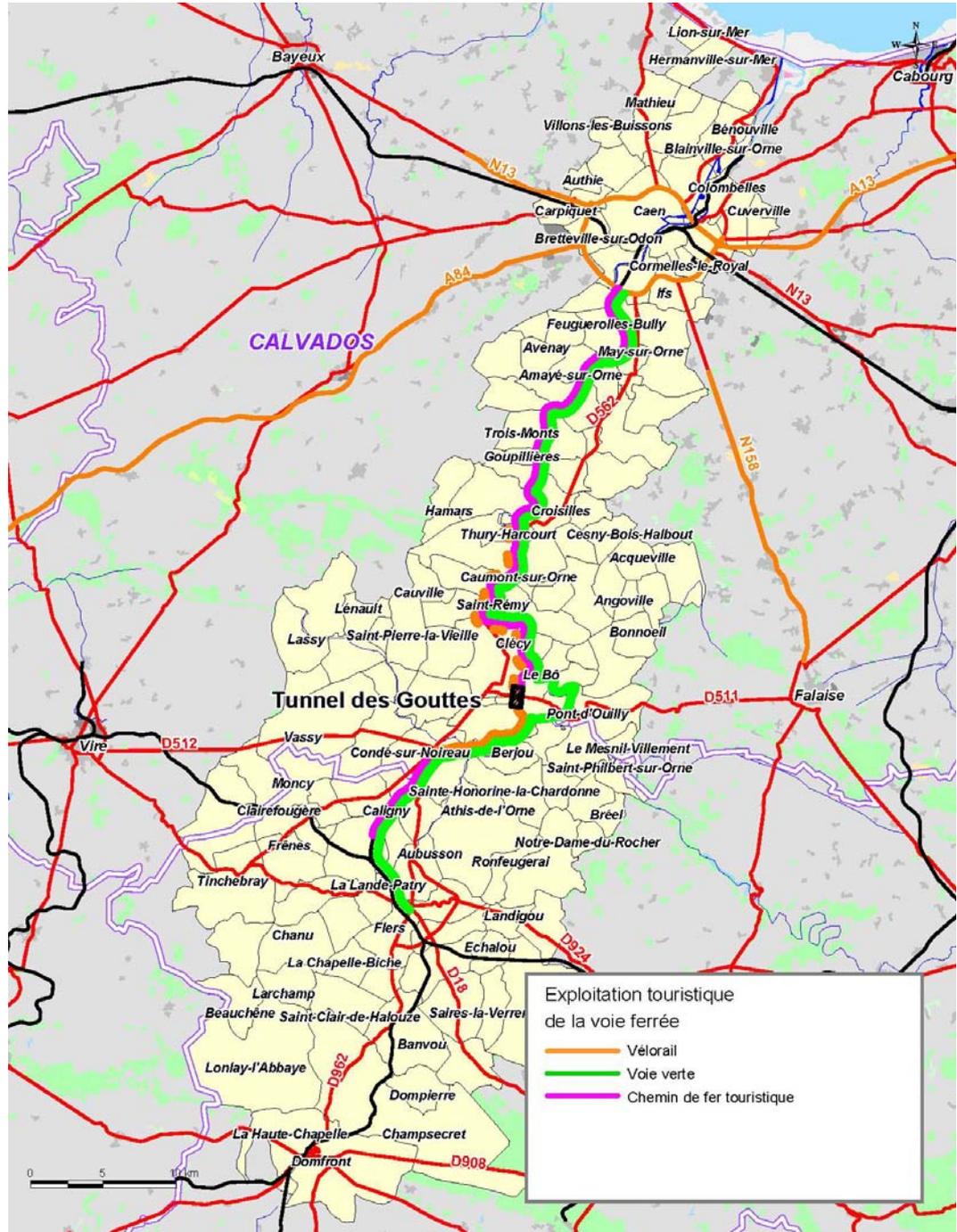
L'activité Vélorail pourrait être préservée entre Pont Erambourg et le tunnel des Gouttes (6,2 km) et pourrait être développée sur 3 autres sections (cf. scénario 3), soit 25 km, avec 15 à 25 engins par sites (capacité minimale de 60 personnes).

La même réorganisation des cars que pour le scénario 3 est préconisée.

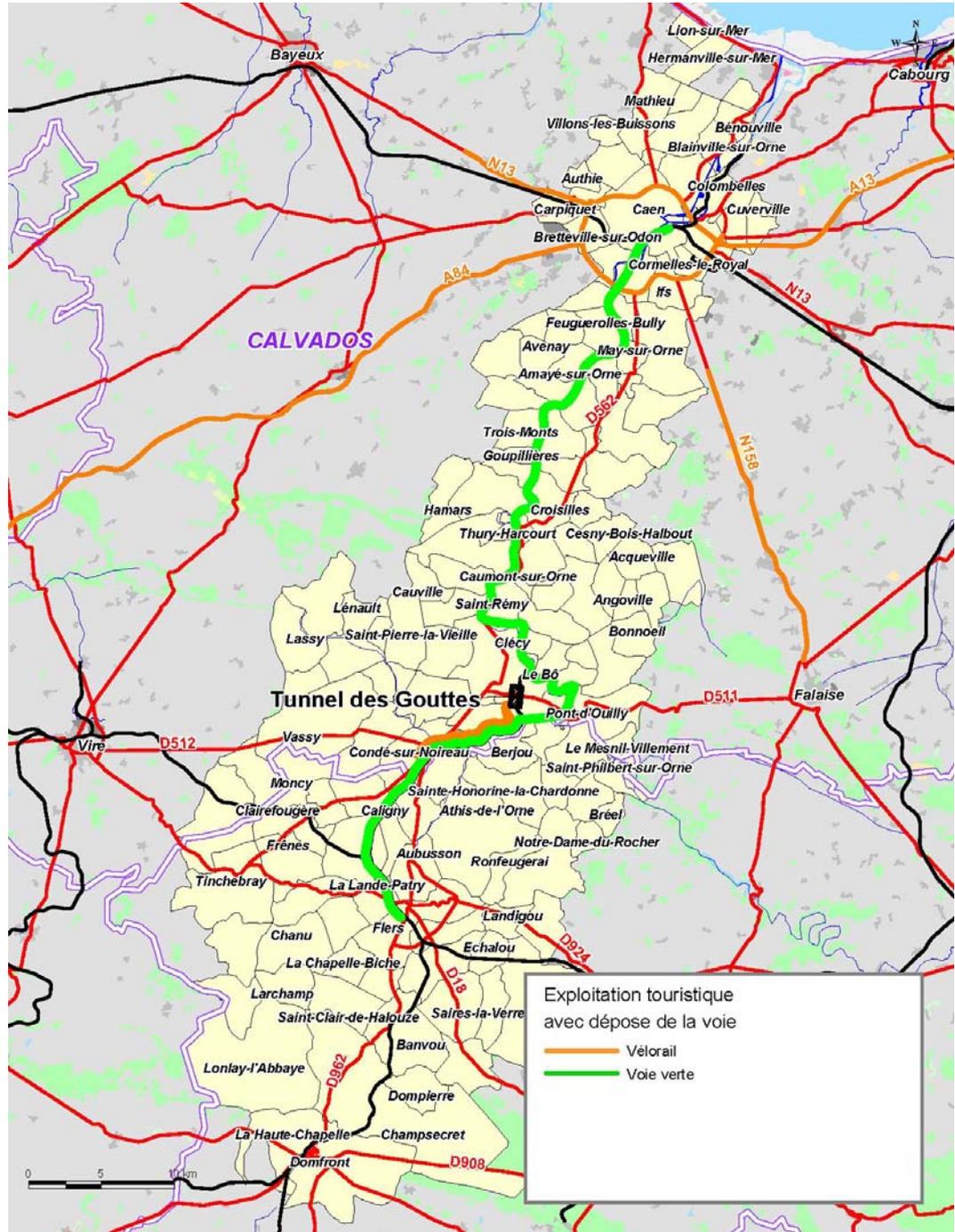
Le coût d'investissement pour la voie verte sont à peu près les mêmes que pour le scénario 3 avec en supplément le coût du démantèlement de la voie. Ce dernier serait d'environ **9 M€**

Pour ce scénario, il est important de noter de que la dépose des voies occulte la possibilité de rouvrir ultérieurement la ligne.

Scénario 3 Exploitation touristique de la voie ferrée



Scénario 4 Exploitation touristique avec dépose de la voie



5. SYNTHÈSE

Scénarios	Pertinence en termes de transports voyageurs	Développement du potentiel touristique	Coût d'investissement	Coût d'entretien et d'exploitation
1 - Desserte TER semi directe entre Caen et Flers	☹️	😊	☹️☹️	☹️☹️
2 - Desserte TER Caen - Thury-Harcourt ; Exploitation Touristique au sud	😊	😊😊	☹️	☹️☹️
3 - Exploitation touristique uniquement de la voie ferrée (Train touristique +vélorail), voie verte	😊😊	😊😊	😊	😊
4 - Scénario voie verte et vélorail	😊😊	😊	😊	☹️

Ce tableau permet de rendre compte d'une image synthétique des avantages et inconvénients de chaque scénario ainsi que de leur pertinence dans les différents thèmes abordés dans l'étude.

Quant à la pertinence du scénario 1 en terme de transports de voyageurs, les reports modaux de la voiture particulière vers le train sont limités alors que les coûts d'investissement et d'exploitation sont par contre très élevés.

Les scénarios 2 et 3 sont particulièrement bien adaptés pour un développement du potentiel touristique de la Suisse Normande et du Bocage Ornaïs. Le scénario 3, scénario le plus complet, permet de faire co-exister trains touristiques, vélorail et voie verte avec un coût d'investissement assez limité.

Le scénario 4, avec la dépose des voies, a l'inconvénient majeur d'occulter la possibilité de rouvrir ultérieurement la ligne.

Au regard des conclusions de l'étude, la position du Conseil Régional de Basse-Normandie est la suivante :

- Préservation de la plate forme ferroviaire sans dépose de la voie,
- La Région prend acte de l'intérêt du scénario d'exploitation touristique de la ligne CAEN FLERS,

La Région entend étudier les différents scénarios dans le cadre du schéma régional des transports qui doit aboutir à une hiérarchisation des projets en vue de la définition de la nouvelle politique régionale des transports ferroviaire et routière